SISTEMA DE DIRECCIÓN

SECCIÓN ST

ÍNDICE

PRECAUCIONES 2
- "AIRBAG" y "PRETENSOR DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD" del sistema de seguridad suplementario (SRS) (Sistema de airbag doble) 2
- Precauciones para el sistema de dirección 2

PREPARACIÓN 3
- Herramientas especiales de servicio 3

SERVICIO EN EL VEHÍCULO 4
- Comprobación del juego del volante 4
- Comprobación de la posición neutra del volante de dirección 4
- Ángulo de giro de las ruedas delanteras 4
- Comprobación y ajuste de las correas impulsoras 4
- Comprobación del nivel de fluido 5
- Comprobación de pérdidas de fluido 5
- Purga del circuito hidráulico 5
- Comprobación de la fuerza de giro del volante 6
- Comprobación del sistema hidráulico 7

VOLANTE Y COLUMNA DE DIRECCIÓN 8
- Desmontaje y montaje 8
- Desarmado y armado 10
- Inspección 11

MECANISMO DE LA SERVODIRECCIÓN 12
- Descripción 12
- Desmontaje y montaje 14
- Inspección y ajuste 15

BOMBA DE ACEITE DE LA SERVODIRECCIÓN 16
- Desmontaje y montaje 16

VARILLAJE DE LA DIRECCIÓN 17
- Desmontaje y montaje 17
- Desarmado y armado 19
- Inspección 20

DATOS DE SERVICIO Y ESPECIFICACIONES (SDS) 22
- Especificaciones generales 22
- Inspección y ajuste 22

‘‘AIRBAG’’ y ‘‘PRETENSOR DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD’’ del sistema de seguridad suplementario (SRS) (Sistema de airbag doble)

El ‘‘Airbag’’ y el ‘‘Pretensor del cinturón de seguridad’’ del sistema de seguridad suplementario, usados junto con los cinturones de seguridad, ayudan a reducir el riesgo o la gravedad de las lesiones del conductor y pasajero delantero en una colisión frontal. El sistema de seguridad suplementario consiste en módulos de airbag (ubicados en el centro del volante y en el tablero de instrumentos del lado del pasajero), pretensores del cinturón de seguridad, una unidad del sensor de diagnóstico, un testigo óptico, una instalación de cableado y un cable en espiral.

ADVERTENCIA:

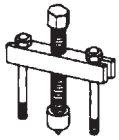
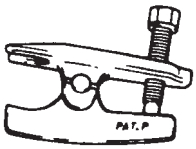
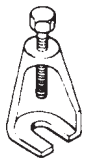
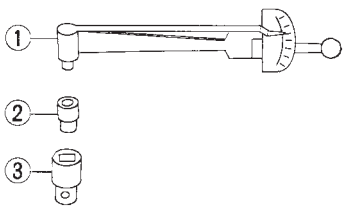
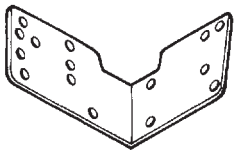
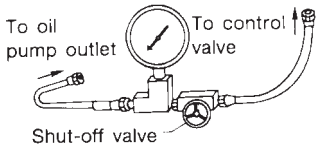
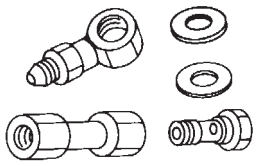
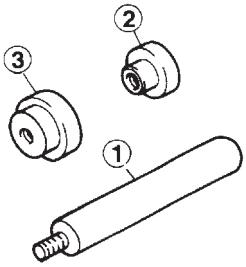
- **Para evitar que el SRS quede en estado inoperativo (lo que aumentaría el riesgo de lesiones personales o muerte en el caso de una colisión, la cual resultaría en el despliegue del airbag) todo mantenimiento debe ser realizado por un concesionario NISSAN autorizado.**
- **Un mantenimiento inadecuado, incluidos el desmontaje y montaje incorrectos del SRS, puede producir lesiones personales debido a la activación involuntaria del sistema.**
- **No utilizar equipos de prueba eléctricos en los circuitos relacionados con el SRS, a menos que se indique en este Manual de servicio. Las instalaciones de SRS están recubiertos con cinta aislante amarilla (o sólo antes de los conectores de la instalación o en toda la instalación), para poder distinguirlos fácilmente.**

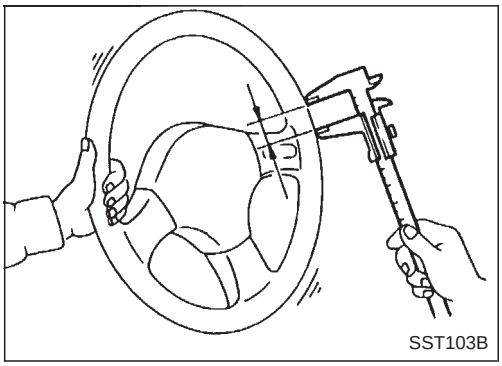
Precauciones para el sistema de dirección

- **Antes del desarmado, limpiar cuidadosamente la parte exterior de la unidad.**
- **El desarmado debe realizarse en una zona de trabajo limpia. Es importante evitar que las piezas internas se ensucien con polvo u otras materias extrañas.**
- **Cuando se desmonten las piezas, utilizar un soporte de piezas para volver a montarlas en la posición adecuada.**
- **Usar paños de nylon o toallas de papel para limpiar las piezas; los trapos utilizados corrientes pueden dejar hilos que interferirán con su funcionamiento.**
- **Antes de la inspección o rearmado, limpiar cuidadosamente todos las piezas con un solvente universal no inflamable.**
- **Antes del montaje, aplicar una capa de ATF* recomendado a los componentes hidráulicos. Se puede usar vaselina para las juntas tóricas y los retenes. No usar ningún tipo de grasa.**
- **Sustituir todas las juntas, retenes y juntas tóricas. Evitar dañar las juntas tóricas, retenes y juntas durante el montaje. Realizar pruebas de funcionamiento siempre que así se especifique.**
  ***: Fluido de la caja de cambios automática**

Herramientas especiales de servicio

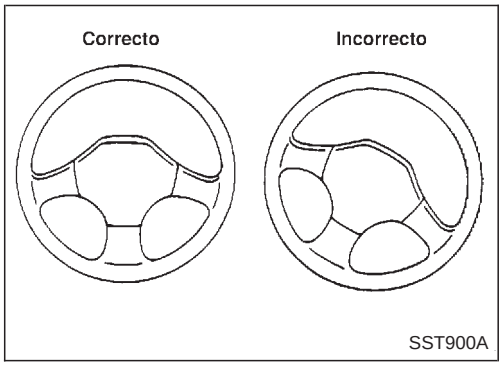
*: Herramienta especial o equivalente comercial

Número de referencia Denominación	Descripción	
KV48100700 Adaptador de par		Medición del par de rotación del piñón
ST27180001* Extractor del volante de dirección		Desmontaje y montaje del volante
ST27850000 Extractor de junta de rótula		Desmontaje de la junta de rótula
ST29020001* Extractor de brazo de mecanismo de la dirección		Desmontaje y montaje del brazo de dirección
ST3127S000* ① GG91030000 Llave dinamométrica ② HT62940000 Adaptador de llave ③ HT62900000 Adaptador de llave		Medición del par de giro
KV48100301* Accesorio de la caja de engranajes de la dirección y del amortiguador		El mecanismo de la dirección está montado
KV48103500-A Manómetro		Medición de la presión de aceite
KV48102500 Adaptador de manómetro		Medición de la presión de aceite
KV481009S0 Conjunto insertador del retén de aceite ① KV48100910 Insertador ② KV48100920 Adaptador ③ KV48100930 Adaptador		Montaje del retén de aceite


SST103B

Comprobación del juego del volante

1. Comprobar el juego del volante con las ruedas en posición recta.
   Juego del volante:
   35 mm o menos
2. Si no está dentro de las especificaciones, comprobar el mecanismo de la dirección una vez que el eje y la suspensión delanteros, el mecanismo de la dirección y la columna de la dirección estén montados correctamente.

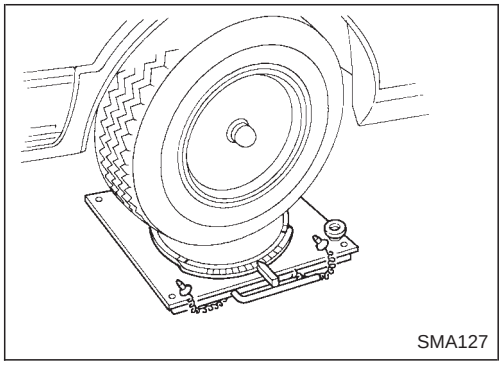


SST900A

Comprobación de la posición neutra del volante de dirección

COMPROBACIÓN

1. Comprobar que el volante está en la posición neutra cuando se conduce en línea recta.
2. Si no está en posición neutra, desmontar el volante y montarlo de nuevo correctamente.
3. Si la posición neutra está entre dos dientes, aflojar la contratuerca y girar la barra de acoplamiento en direcciones opuestas y la misma cantidad en ambos lados derecho e izquierdo para compensar el error de la posición neutra.


SMA127

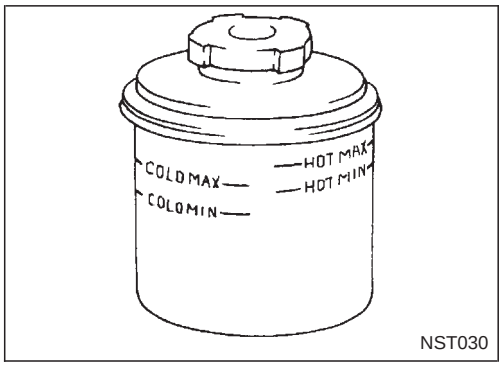
Ángulo de giro de las ruedas delanteras

Girar el volante completamente hacia la derecha y hacia la izquierda; medir el ángulo de giro.

Ángulo de giro de giros completos:
Consultar sección FA sobre SDS.

Comprobación y ajuste de las correas impulsoras

Consultar la sección MA sobre Inspección de las correas impulsoras.



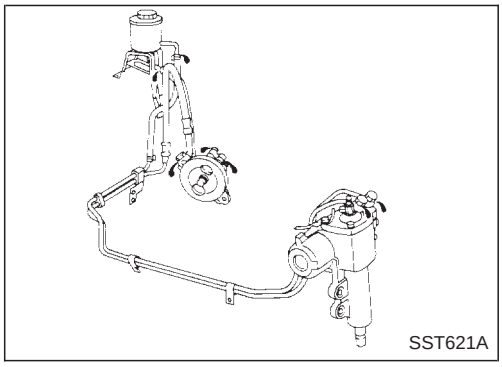
NST030

Comprobación del nivel de fluido

Comprobar el nivel de fluido que hay en el depósito de reserva cuando el motor está frío. Si el nivel de fluido está por debajo de la línea MIN, rellenar hasta MAX.

PRECAUCIÓN:

- **No llenar en exceso.**
- **Utilizar sólo fluido tipo ‘‘DEXRON™’’ para cajas de cambios automáticas.**


SST621A

Comprobación de pérdidas de fluido

Comprobar si las conducciones están incorrectamente montadas, agrietadas, con conexiones sueltas, desgastadas o deterioradas.

1. Hacer funcionar el motor entre ralentí y 1.000 rpm

Asegurarse de que la temperatura del fluido en el depósito de aceite suba hasta unos 60 a 80°C.

2. Girar varias veces el volante hacia la izquierda y hacia la derecha.
3. Sujetar el volante en cada una de las posiciones de ‘‘bloqueo’’ durante cinco segundos y comprobar detenidamente si hay pérdidas de fluido.

PRECAUCIÓN:

No mantener el volante en posición de bloqueo durante más de 15 segundos.

4. Si se observan pérdidas de fluido en los conectores, aflojar la tuerca abocardada y volver a apretarla.

No apretar excesivamente el conector ya que pueden dañarse la junta tórica, la arandela y el conector.

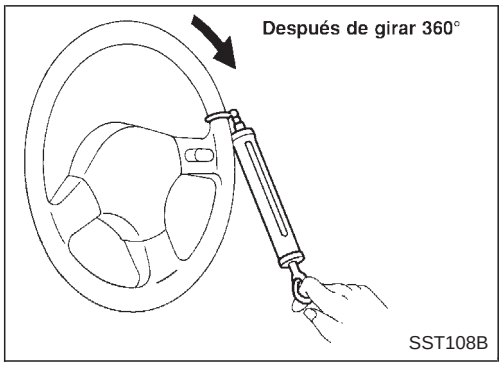
Purga del circuito hidráulico

1. Elevar el extremo delantero del vehículo hasta que las ruedas se levanten del suelo.
2. Añadir fluido al depósito de aceite hasta el nivel especificado. Mientras tanto girar completamente el volante hacia la derecha y hacia y tocar ligeramente los topes de la dirección. Repetir la operación del volante hasta que deje de descender el nivel del fluido.
3. Poner en marcha el motor.
   Repetir el paso 2 anterior.

- La purga de aire incompleta causará lo siguiente. Cuando esto ocurra, volver a sangrar el aire.

a. Aparición de burbujas de aire en el depósito de reserva
b. Aparición de un chasquido en la bomba de aceite
c. Zumbidos excesivos en la bomba de aceite

Cuando el vehículo está estacionado o mientras se gira el volante lentamente, puede haber ruido de fluido en la válvula o en la bomba de aceite. Este ruido es normal en el sistema de dirección, y no afecta al rendimiento o la durabilidad del sistema.

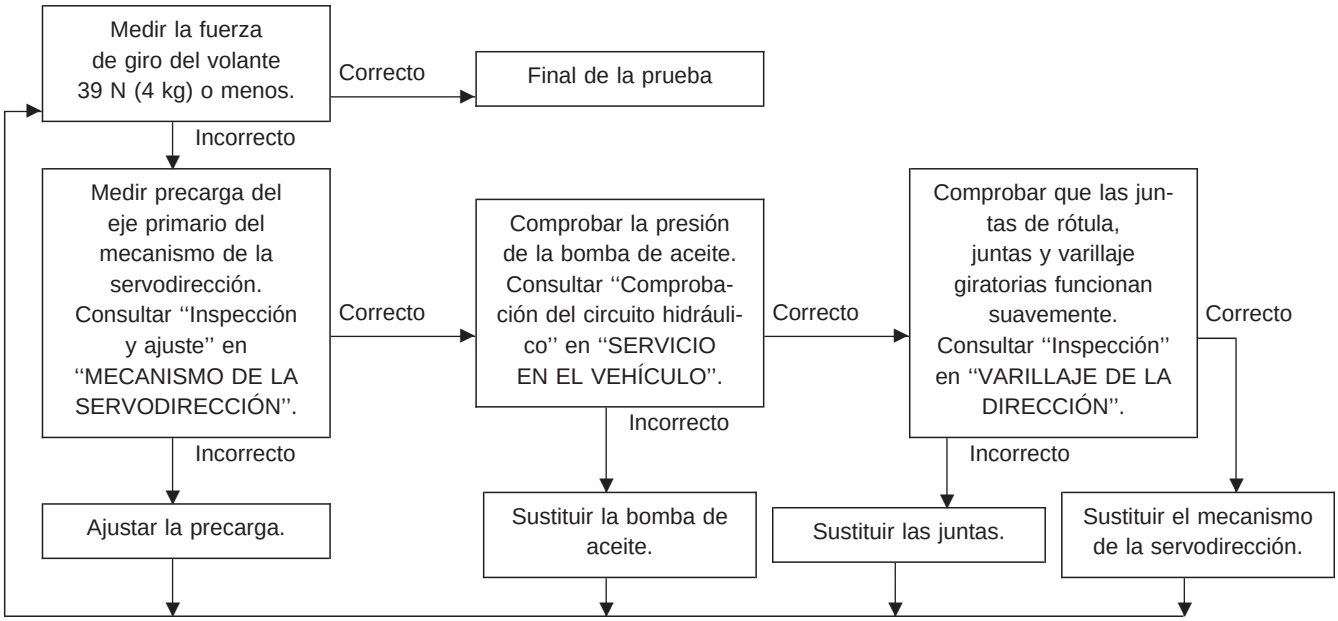


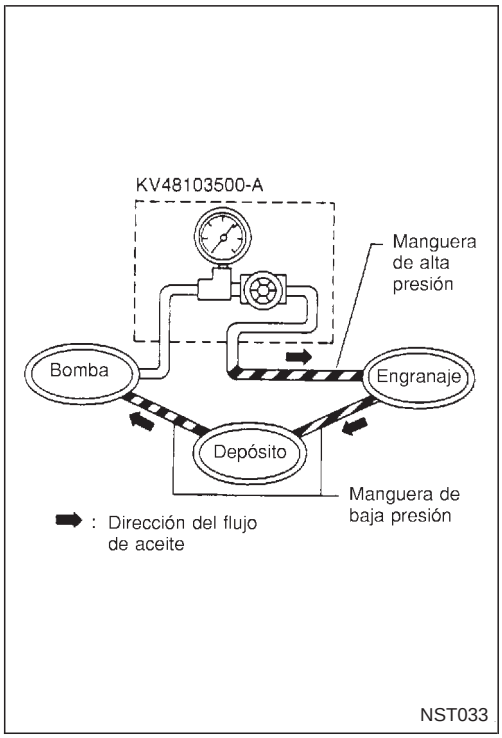
Comprobación de la fuerza de giro del volante

1. Estacionar el vehículo sobre una superficie nivelada y seca y aplicar el freno de estacionamiento.
2. Poner en marcha el motor.
3. Hacer que el fluido de la servodirección alcance la temperatura de funcionamiento adecuada.
   Temperatura:
   60° - 80°C

Los neumáticos deben estar inflados a la presión normal.

4. Comprobar la fuerza de giro del volante tras girarlo 360° desde su posición neutra.
   Fuerza de giro del volante:
   39 N (4 kg) o menos
   - Si la fuerza de giro del volante no está dentro de las especificaciones, llevar a cabo el siguiente procedimiento de inspección:


Medir la fuerza de giro del volante 39 N (4 kg) o menos.
Correcto
Final de la prueba
Incorrecto
Medir precarga del eje primario del mecanismo de la servodirección. Consultar ''Inspección y ajuste'' en ''MECANISMO DE LA SERVODIRECCIÓN''.
Correcto
Comprobar la presión de la bomba de aceite. Consultar ''Comprobación del circuito hidráulico'' en ''SERVICIO EN EL VEHÍCULO''.
Correcto
Comprobar que las juntas de rótula, juntas y varillaje giratorias funcionan suavemente. Consultar ''Inspección'' en ''VARILLAJE DE LA DIRECCIÓN''.
Correcto
Incorrecto
Incorrecto
Incorrecto
Ajustar la precarga.
Sustituir la bomba de aceite.
Sustituir las juntas.
Sustituir el mecanismo de la servodirección.



Comprobación del sistema hidráulico

Antes de comenzar, comprobar la tensión de la correa, la polea de accionamiento y la presión de los neumáticos.

1. Colocar la herramienta. Abrir la válvula de paso, y a continuación sangrar el aire. (Consultar ‘‘Purga del circuito hidráulico’’, ST-5.)
2. Poner en marcha el motor.

Asegurarse de que la temperatura del fluido en el depósito suba hasta unos 60 a 80°C.

ADVERTENCIA:

Calentar el motor con la válvula de paso totalmente abierta. Si se pone en marcha el motor con la válvula de paso cerrada, la presión del aceite en la bomba de aceite aumentará para aliviar la presión, lo que resultará en un aumento anormal de la temperatura del aceite.

3. Comprobar la presión con el volante completamente girado hacia la derecha y hacia la izquierda y con el motor en ralentí a 1.000 rpm

PRECAUCIÓN:

No mantener el volante en posición de bloqueo durante más de 15 segundos.

Presión máxima estándar de la bomba de aceite:

Motor TD27Ti

8.800 - 9.200 kPa (88 - 92 bar, 89 - 93 kg/cm^2)

Motor ZD30DTi

9.800 - 10.500 kPa (98,0 - 105,0 bar, 99,96 - 107,10 kg/cm^2)

4. Si la presión está por debajo de la presión máxima, cerrar lentamente la válvula de paso y comprobar la presión.

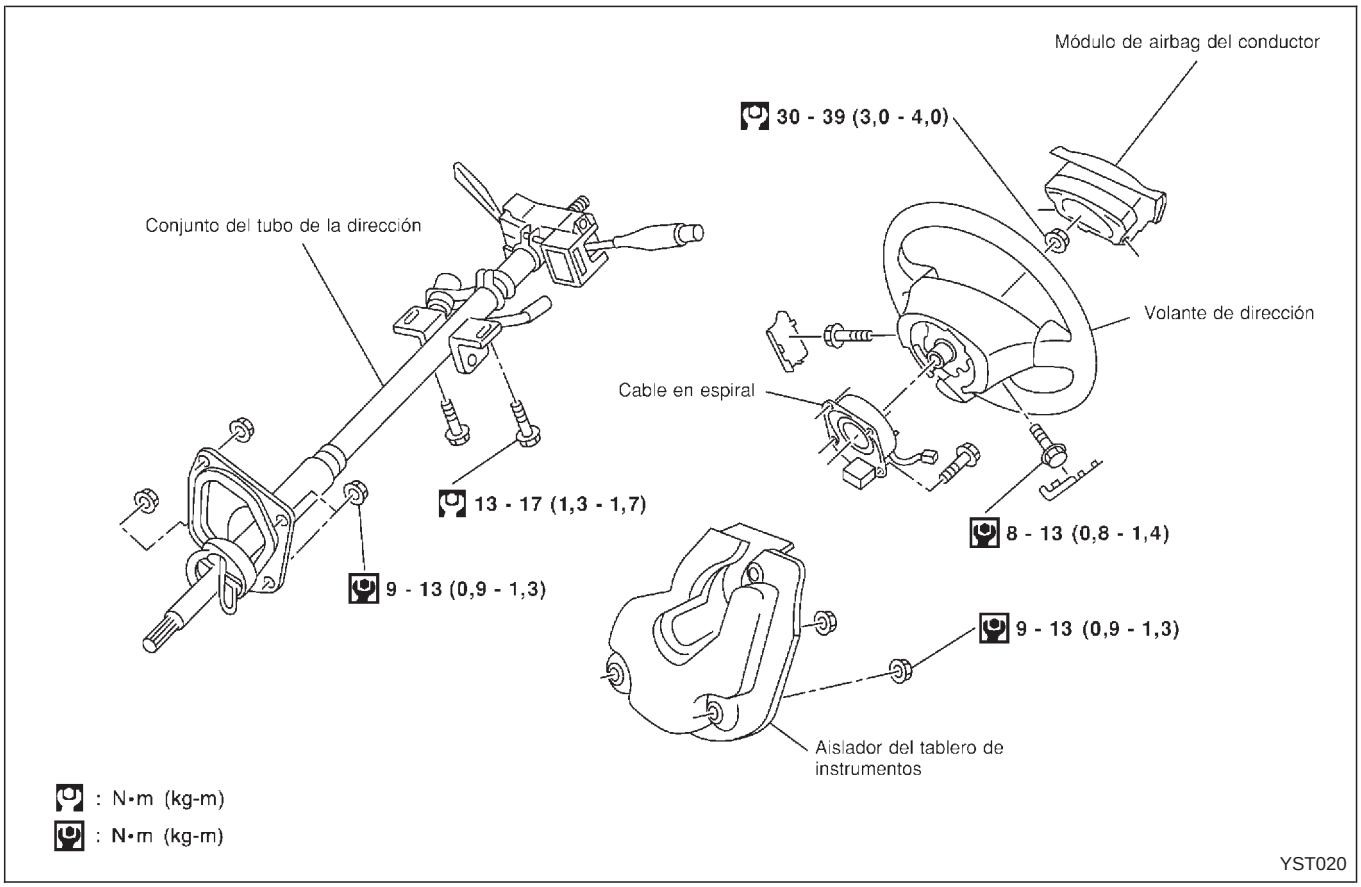
- Si la presión llega al máximo, el mecanismo dañado.
- Si la presión permanece por debajo del máximo, la bomba está dañada.

PRECAUCIÓN:

No cerrar la válvula de paso durante más de 15 segundos.

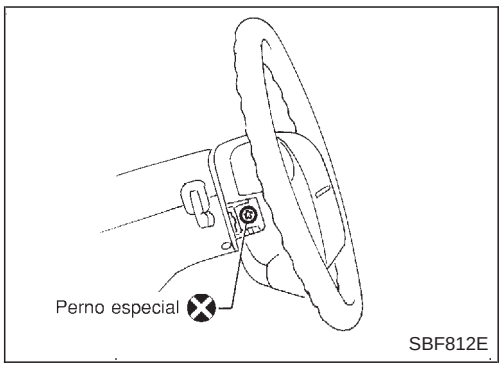
5. Si la presión del aceite supera el máximo, comprobar la válvula de control de flujo de la bomba de aceite.
6. Después de comprobar el sistema hidráulico, desmontar la herramienta y añadir fluido si es necesario va continuación, purgar completamente el sistema.

Desmontaje y montaje


Módulo de airbag del conductor
30 - 39 (3,0 - 4,0)
Conjunto del tubo de la dirección
Volante de dirección
Cable en espiral
13 - 17 (1,3 - 1,7)
8 - 13 (0,8 - 1,4)
9 - 13 (0,9 - 1,3)
9 - 13 (0,9 - 1,3)
Aislador del tablero de instrumentos
: N•m (kg-m)
: N•m (kg-m)
YST020

PRECAUCIÓN:

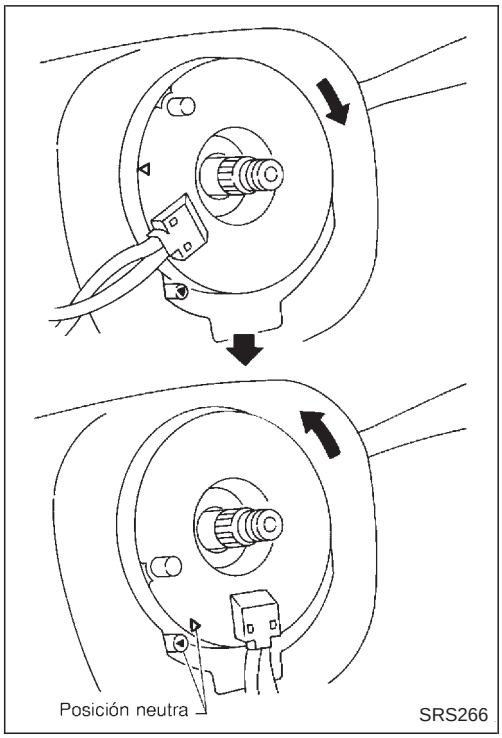
- **La rotación del cable en espiral (pieza componente del ‘‘Airbag’’ del SRS) es limitada. Si hay que desmontar el mecanismo de dirección, poner las ruedas delanteras en dirección recta. No girar la columna de dirección mientras está desmontado el mecanismo de dirección.**
- **Desmontar el volante antes de desmontar la junta inferior de la dirección para evitar dañar el cable en espiral del SRS.**



VOLANTE

- Desmontar el control remoto del audio (si es necesario).
- Desmontar el módulo del airbag y el cable en espiral. Consultar RS-26, ‘‘Desmontaje — Módulo del airbag y cable en espiral’’.

Desmontaje y montaje (Continuación)



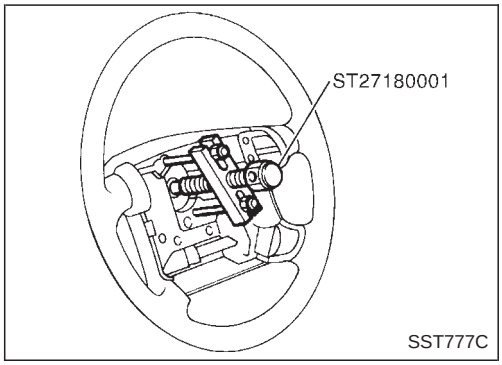
- Alinear correctamente el cable en espiral cuando se monte el volante.

a) Poner las ruedas delanteras en posición recta.
b) Asegurarse de que el cable en espiral está en posición neutra.
La posición neutra se detecta girando hacia la izquierda alrededor de 2,5 de revoluciones desde la posición de tope derecha. Alinear las dos marcas (⧖)

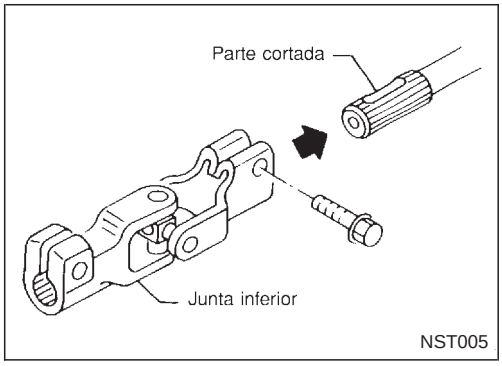
PRECAUCIÓN:

Si la posición de la instalación del cable en espiral no es correcta, éste puede romperse debido al funcionamiento del volante.

Además, con el varillaje de la dirección desconectado, el cable podría romperse haciendo girar el volante más allá del número de vueltas limitado. (El cable en espiral puede doblarse hasta 2,5 desde la posición neutra hacia la derecha y hacia la izquierda.)



- Desmontar el volante con la herramienta.



COLUMNA DE DIRECCIÓN

- Cuando se monte la columna de dirección, apretar manualmente los pernos del soporte superior y las tuercas del soporte inferior; a continuación apretarlos al par especificado. No aplicar una presión indebida a la columna de dirección.
- Cuando se conecta la junta de acoplamiento, asegurarse de que el perno está encarado hacia la parte cortada.
- Cuando se inserta la junta de acoplamiento al eje del mecanismo de dirección, asegurarse de que está colocado correctamente.

PRECAUCIÓN:

Después de montar la columna de dirección, girar el volante para asegurarse de que se mueve suavemente y de que el número de vueltas desde la posición de marcha recta hasta las posiciones de bloqueo derecha e izquierda son iguales. Asegurarse de que el volante está en posición neutra cuando se conduce en dirección recta.

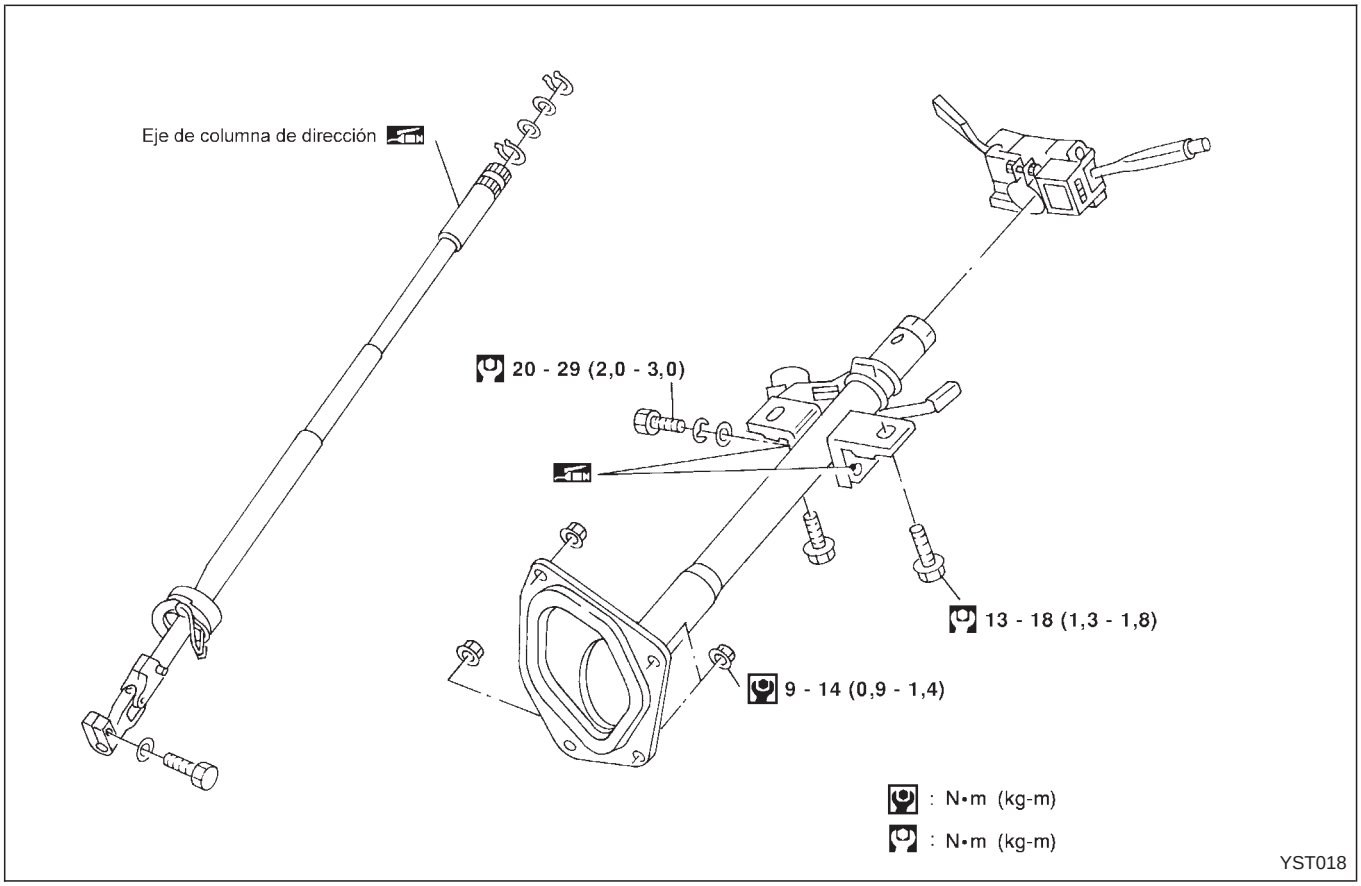
Número de vueltas del volante desde la posición recta:

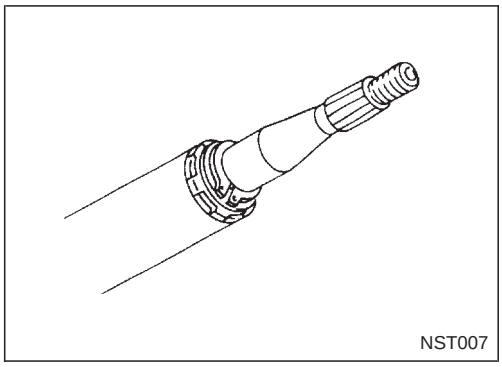
Derecha 1,93

Izquierda 1,93

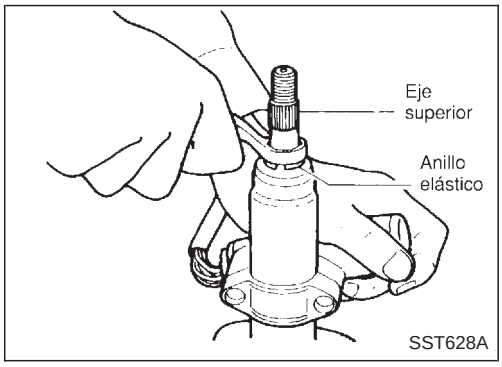
Desarmado y armado

Cond. izqda., Cond. dcha.



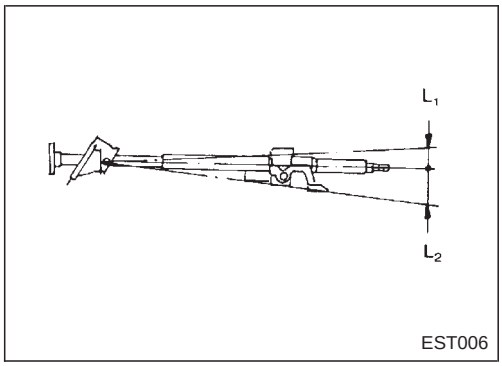


- Durante el desarmado y armado, desbloquear la dirección con la llave.



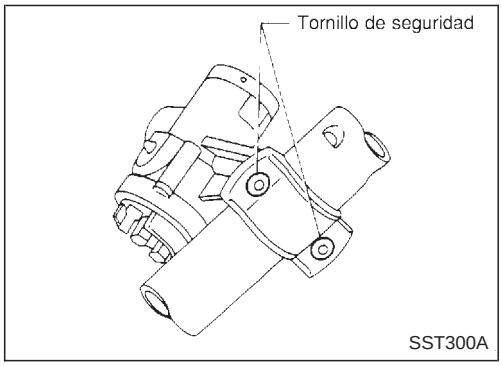
- Colocar un anillo elástico en el eje superior con una llave tubular.

Desarmado y armado (Continuación)



EST006

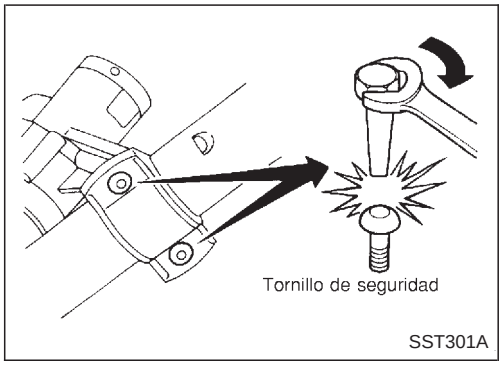
- Después de montar la columna de dirección, comprobar el funcionamiento del mecanismo de inclinación.
  L_1: 8 - 12 mm
  L_2: 18 - 22 mm



SST300A

- Bloqueo de la dirección

a. Romper los tornillos de seguridad con un taladro u otra herramienta apropiada.

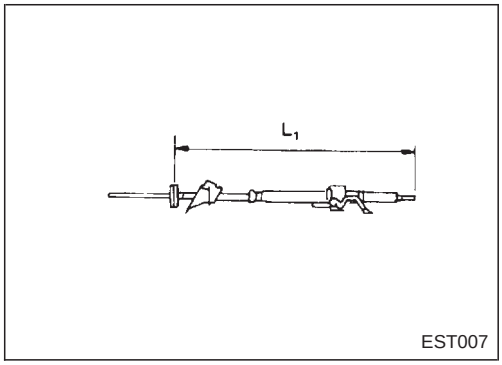


SST301A

b. Montar los tornillos de seguridad hasta que se corte la cabeza de los tornillos.

- Durante el desarmado y armado, desbloquear la dirección con la llave.
- Asegurarse de que la superficie redondeada del anillo elástico mira hacia el cojinete cuando el anillo está montado.

Inspección



EST007

- Cuando el volante no gira suavemente, comprobar los siguientes aspectos de la columna de dirección y sustituir las piezas dañadas:

a. Comprobar si los cojinetes de la columna tienen desperfectos o desigualdades. Si es necesario, lubricar con grasa multiuso recomendada o sustituir la columna de dirección como un conjunto.

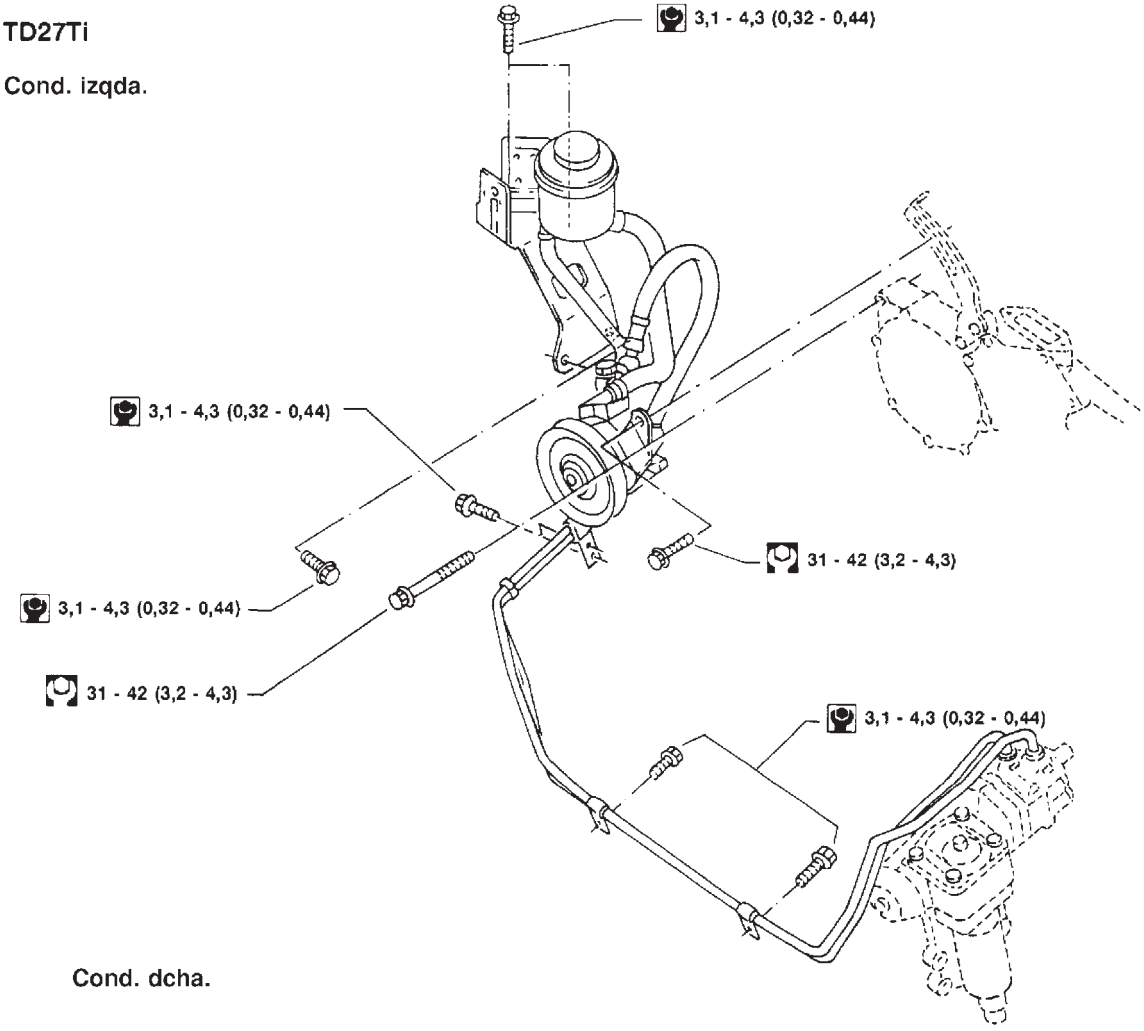
b. Comprobar el tubo del manguito por si está deformado o dañado. Sustituir si fuera necesario.

- Cuando el vehículo se ve afectado por una ligera colisión, comprobar la longitud ‘‘L’’. Si no está dentro de las especificaciones, sustituir el conjunto de la columna de dirección ‘‘L_1’’.
  Longitud de la columna:
  ‘‘L_1’’: 830,5 - 832,7 mm

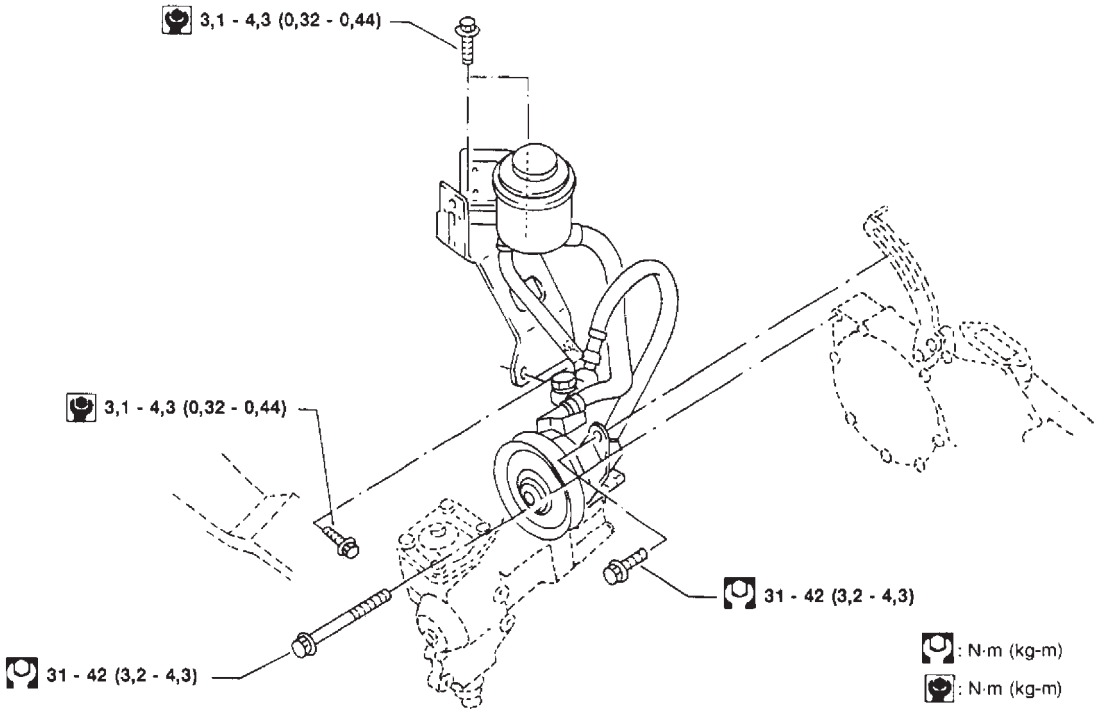
Descripción

TD27Ti

Cond. izqda.

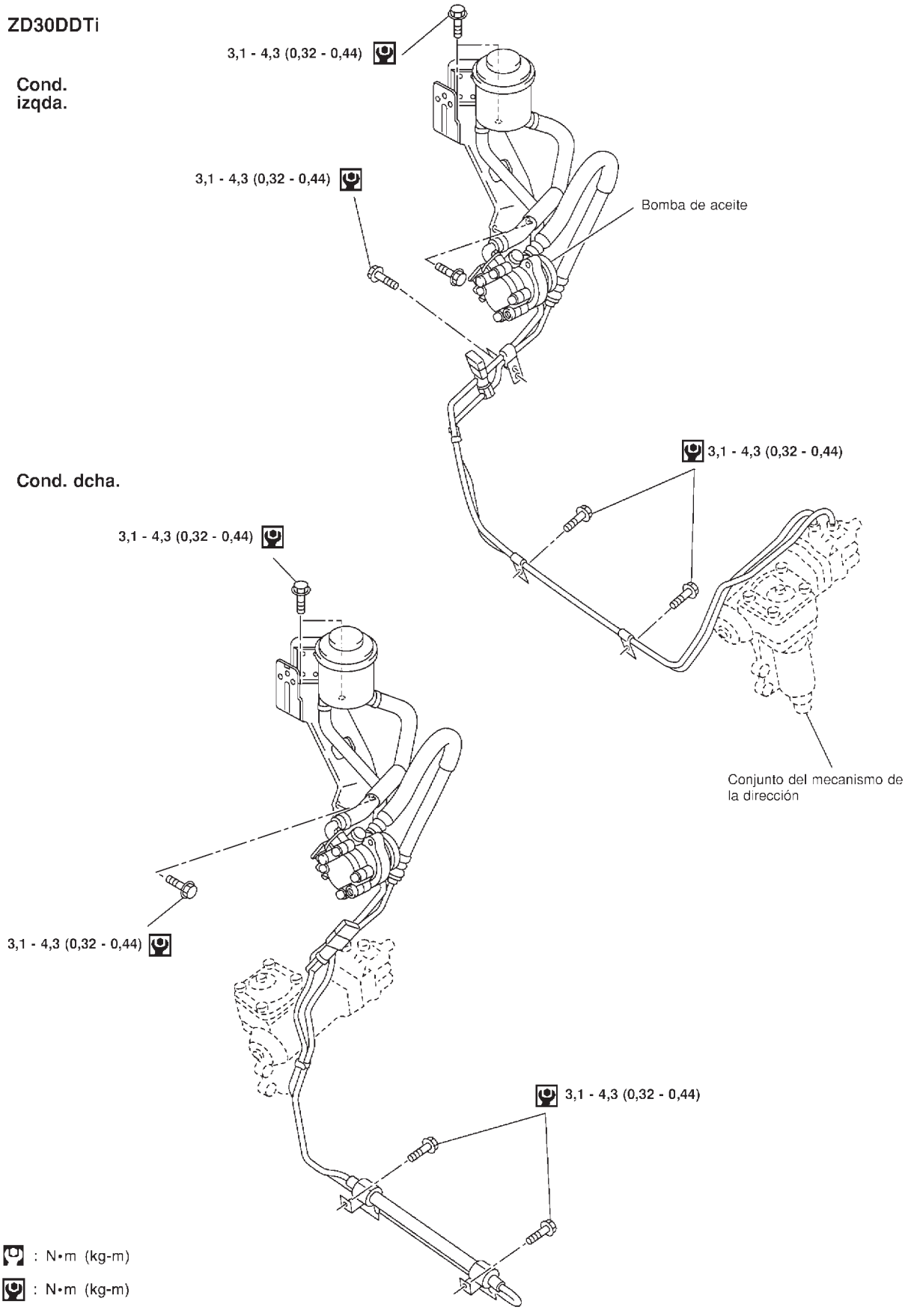


Cond. dcha.



NST028

Descripción (Continuación)

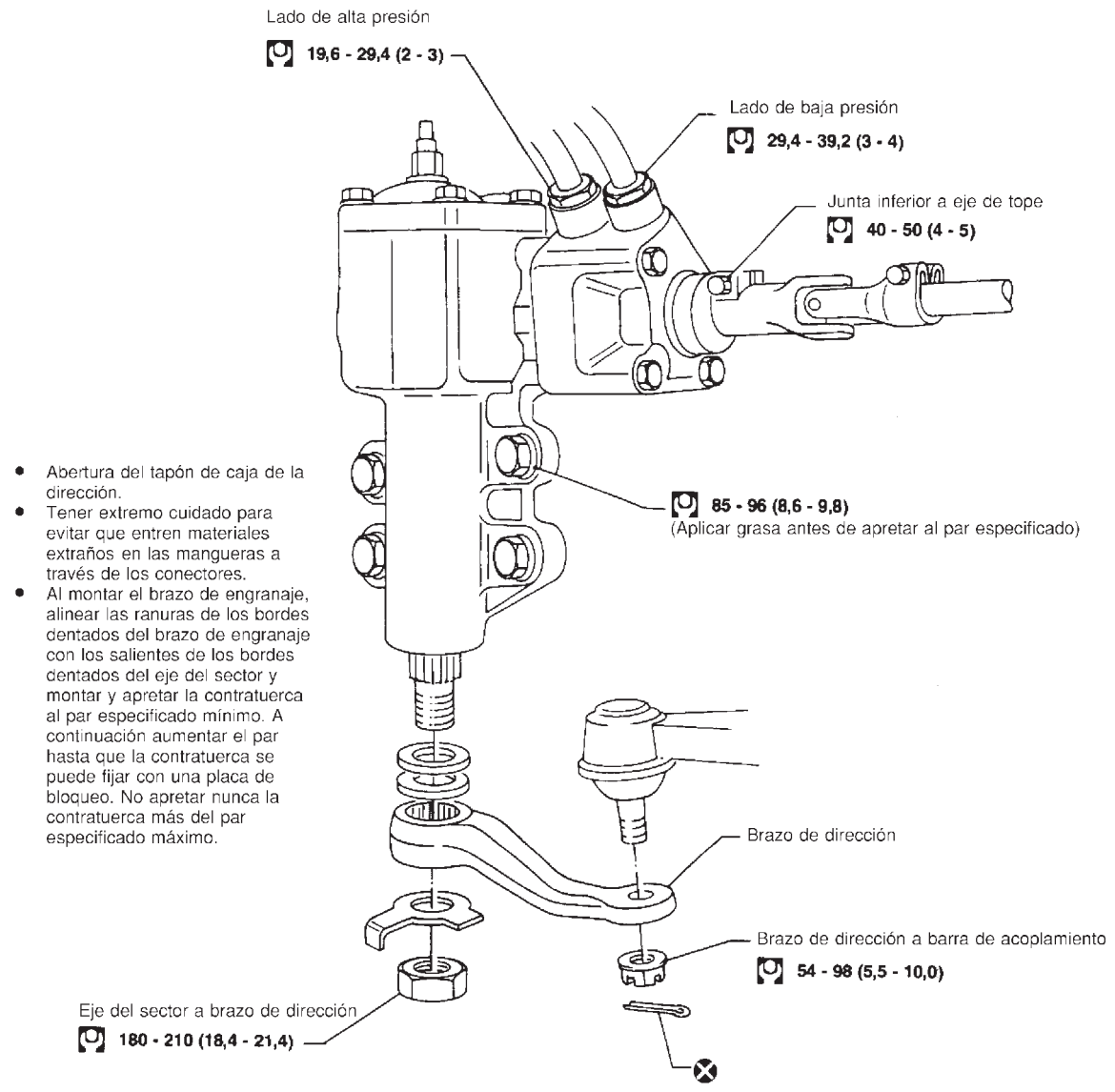

ZD30DDTi
3,1 - 4,3 (0,32 - 0,44)
Cond. izqda.
3,1 - 4,3 (0,32 - 0,44)
Bomba de aceite
3,1 - 4,3 (0,32 - 0,44)
Cond. dcha.
3,1 - 4,3 (0,32 - 0,44)
Conjunto del mecanismo de la dirección
3,1 - 4,3 (0,32 - 0,44)
3,1 - 4,3 (0,32 - 0,44)
: N•m (kg-m)
: N•m (kg-m)

YST021

Desmontaje y montaje

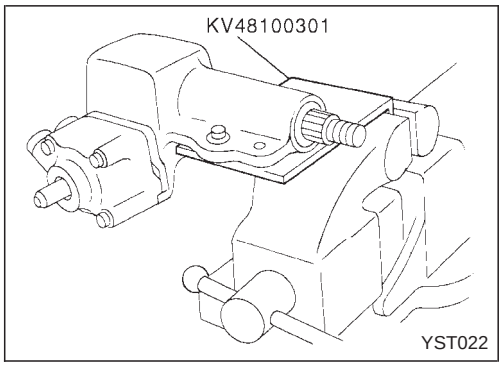
Antes del desmontaje, limpiar el exterior de la caja de dirección y de la bomba de aceite con vapor y secarlas con aire comprimido.

MECANISMO DE LA DIRECCIÓN


Lado de alta presión
19,6 - 29,4 (2 - 3)
Lado de baja presión
29,4 - 39,2 (3 - 4)
Junta inferior a eje de tope
40 - 50 (4 - 5)
85 - 96 (8,6 - 9,8)
(Aplicar grasa antes de apretar al par especificado)
Brazo de dirección
Brazo de dirección a barra de acoplamiento
54 - 98 (5,5 - 10,0)
Eje del sector a brazo de dirección
180 - 210 (18,4 - 21,4)
: N·m (kg-m)
NST008

- Abertura del tapón de caja de la dirección.
- Tener extremo cuidado para evitar que entren materiales extraños en las mangueras a través de los conectores.
- Al montar el brazo de engranaje, alinear las ranuras de los bordes dentados del brazo de engranaje con los salientes de los bordes dentados del eje del sector y montar y apretar la contratuerca al par especificado mínimo. A continuación aumentar el par hasta que la contratuerca se puede fijar con una placa de bloqueo. No apretar nunca la contratuerca más del par especificado máximo.

- Nunca debe desmontarse el mecanismo de la dirección. Sustituirlo como un conjunto.
- Sustituir sólo las piezas que se ven en la ilustración.

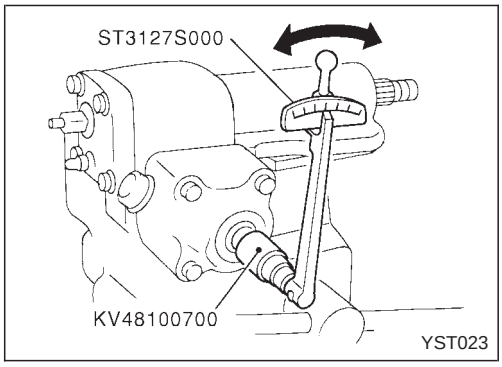


Inspección y ajuste

PRECARGA DEL MECANISMO DE LA DIRECCIÓN

Medir la precarga del engranaje del tornillo sin fin.

1. Montar el mecanismo de dirección en la herramienta (KV48100301) y colocarlo en un tornillo de banco, tal como se muestra en la ilustración.
2. Girar el engranaje de tornillo sin fin varias veces hasta la derecha y la izquierda (desde una posición de bloqueo a la otra).



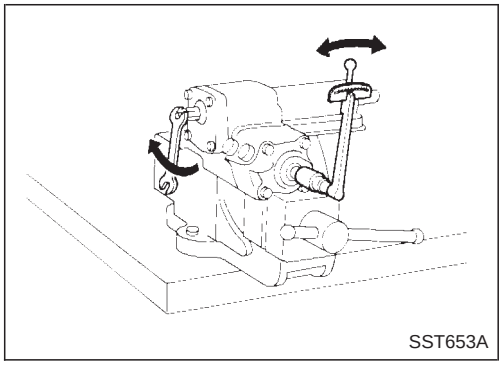
3. Medir la precarga a ±360° desde la posición recta.

a. Girar el engranaje de tornillo sin fin en el sentido contrario a las agujas del reloj hasta la posición de bloqueo completo. A continuación, girar en el sentido de las agujas del reloj más de dos vueltas hasta la posición de marcha recta. **La posición recta es aquella en la que las dos marcas de acoplamiento están alineadas (aprox. 765° desde la posición de bloqueo completo).**

b. Girar el engranaje de tornillo sin fin una vuelta completa (360°) en el sentido de las agujas del reloj y medir la precarga total en esta posición.

c. Girar el engranaje de tornillo sin fin dos vueltas completas (720°) en el sentido de las agujas del reloj y medir la precarga total.

Precarga total a ±360° desde la posición recta:
: 0,4 - 1,2 N·m (0,04 - 0,12 kg-m)

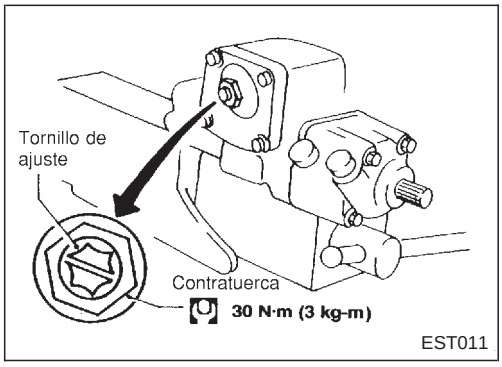


4. Medir la precarga total en la posición recta.

a. Colocar el engranaje de tornillo sin fin en la posición recta. Consultar el paso 3.a.

b. Medir la precarga total en la posición recta.

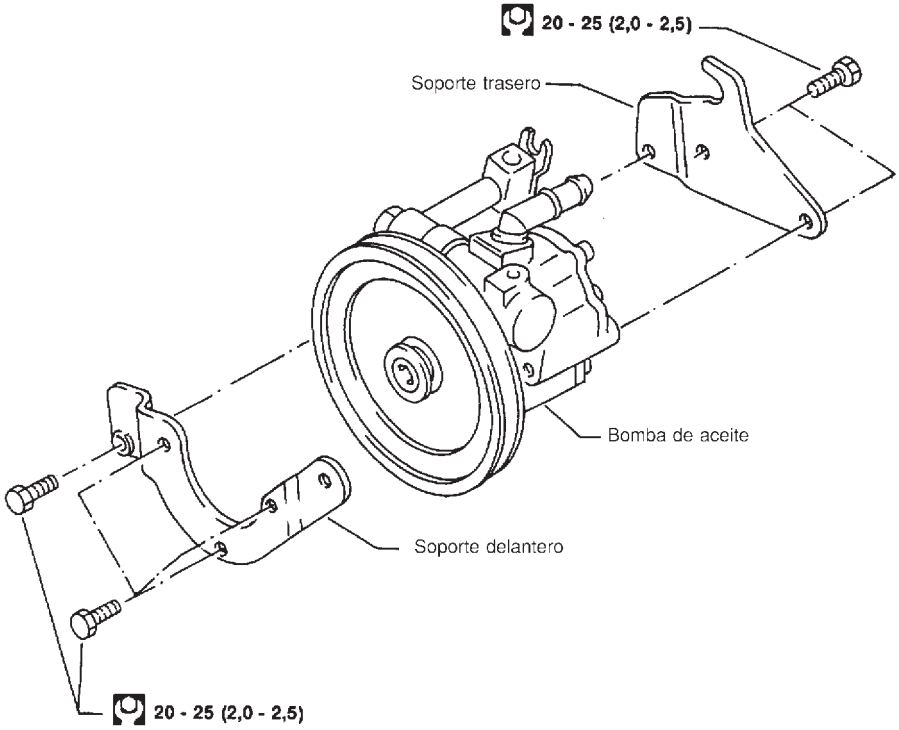
Precarga total en la posición recta:
: 0,6 - 1,6 N·m (0,06 - 0,16 kg-m)

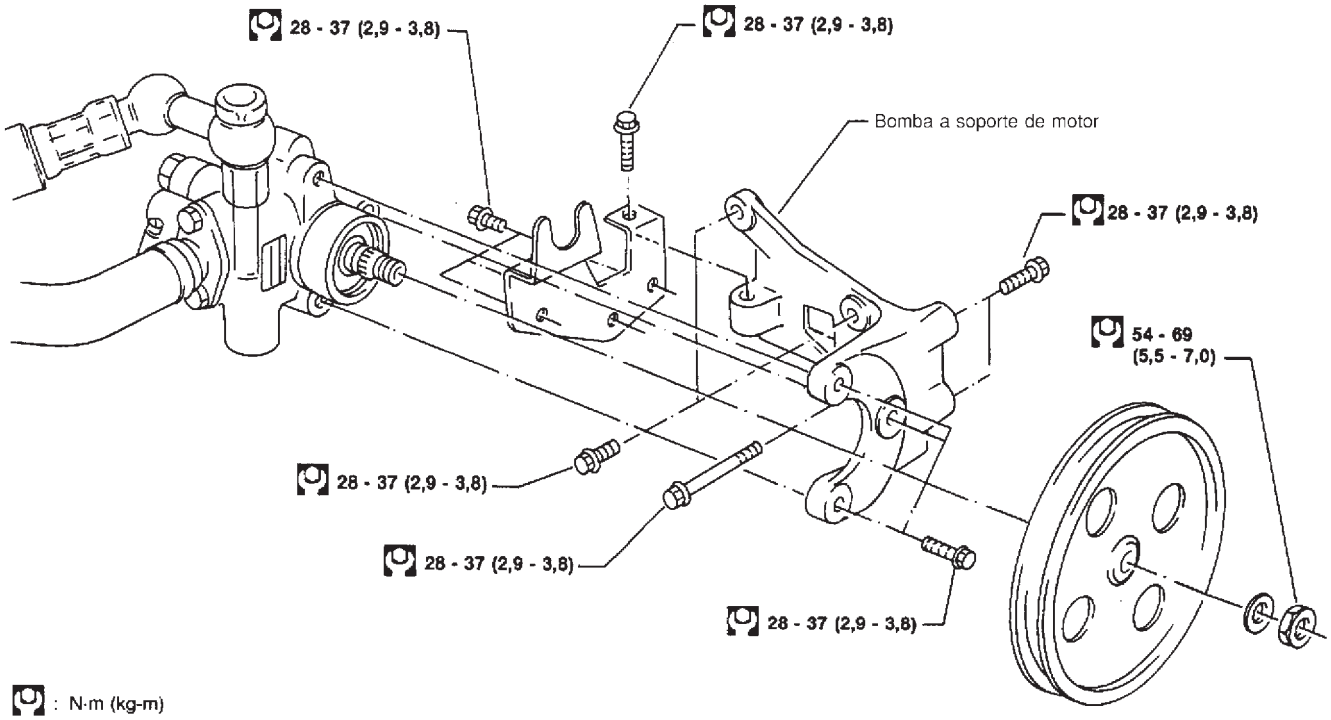


5. Si alguno de los valores medidos anteriormente no está dentro de las especificaciones, ajustar la precarga total girando el tornillo de ajuste del eje del sector. Apretar la contratuerca del tornillo de ajuste con las herramientas.

Contratuerca:
: 30 N·m (3 kg-m)

Desmontaje y montaje

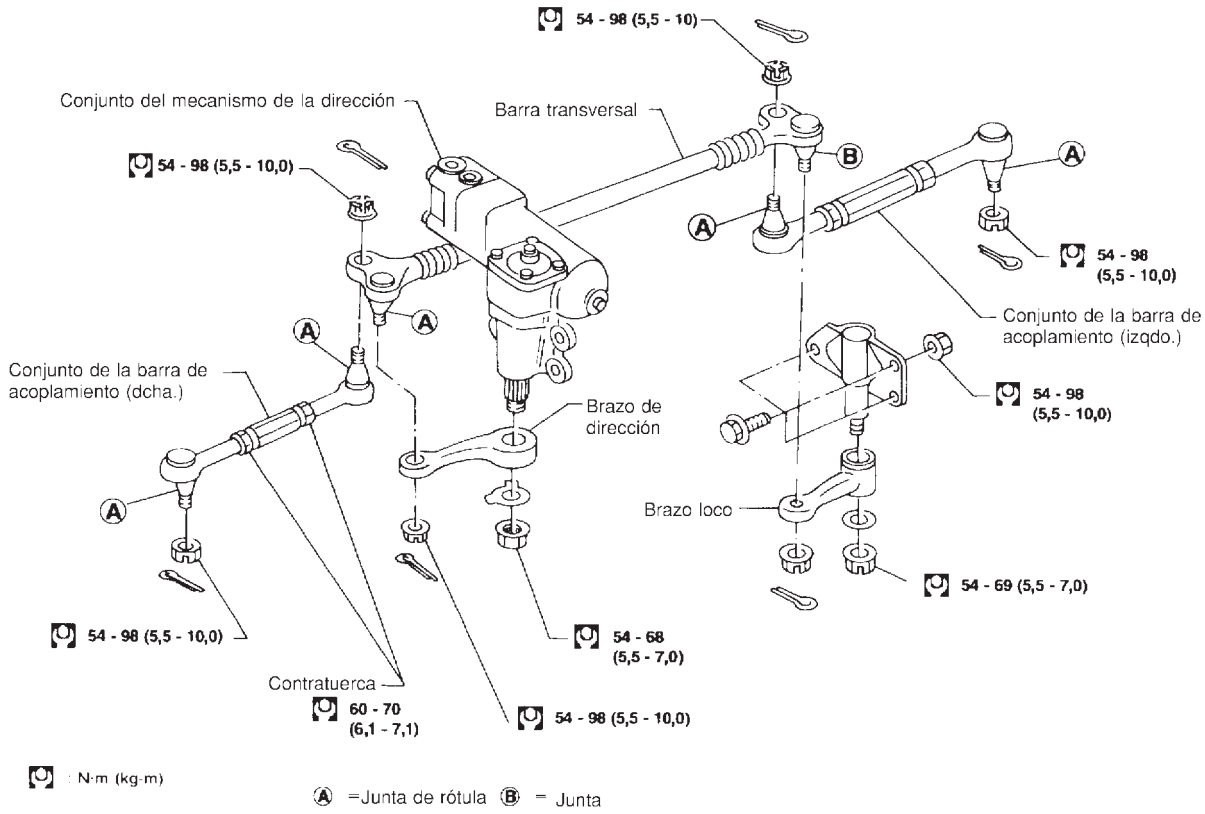




NST027

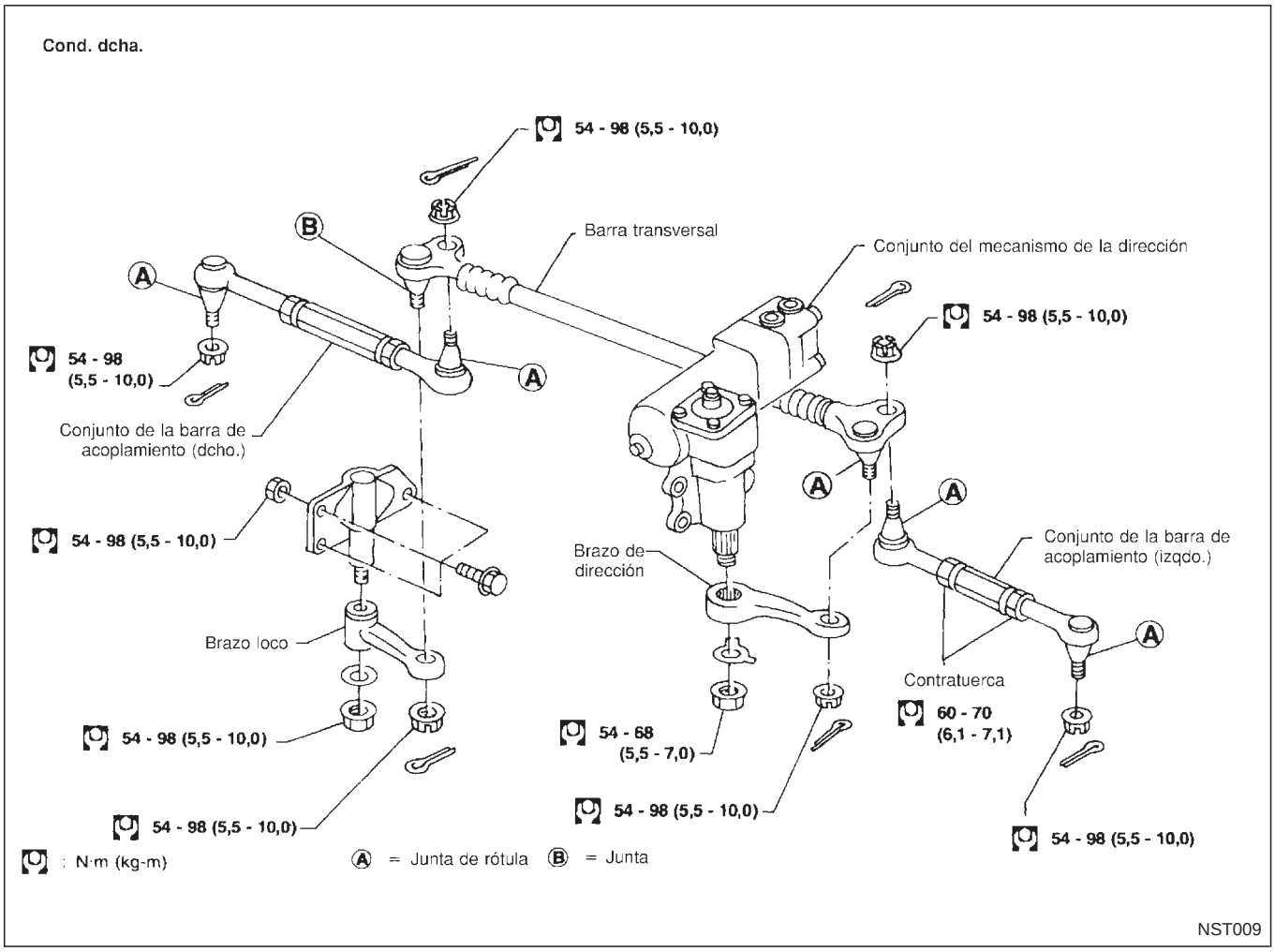
Desmontaje y montaje

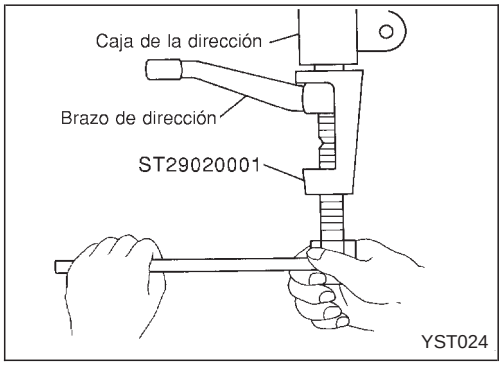
Cond. izqda.



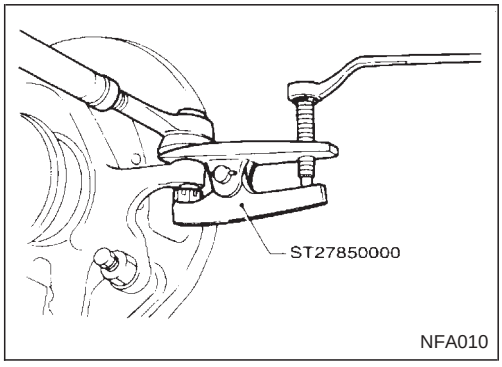
NST010

Desmontaje y montaje (Continuación)

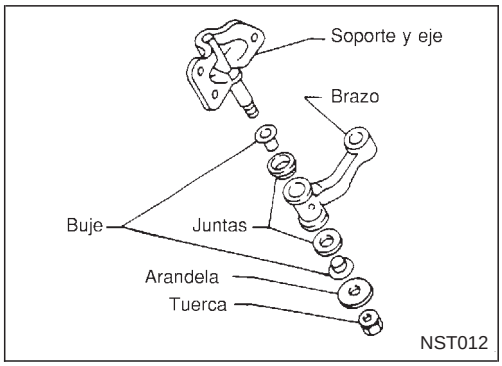

Cond. dcha.
54 - 98 (5,5 - 10,0)
Barra transversal
Conjunto del mecanismo de la dirección
54 - 98 (5,5 - 10,0)
54 - 98 (5,5 - 10,0)
Conjunto de la barra de acoplamiento (dcho.)
54 - 98 (5,5 - 10,0)
Brazo de dirección
Conjunto de la barra de acoplamiento (izqdo.)
Brazo loco
Contratuerca
60 - 70 (6,1 - 7,1)
54 - 98 (5,5 - 10,0)
54 - 68 (5,5 - 7,0)
54 - 98 (5,5 - 10,0)
54 - 98 (5,5 - 10,0)
: N·m (kg-m)
Ⓐ = Junta de rótula
Ⓑ = Junta
NST009

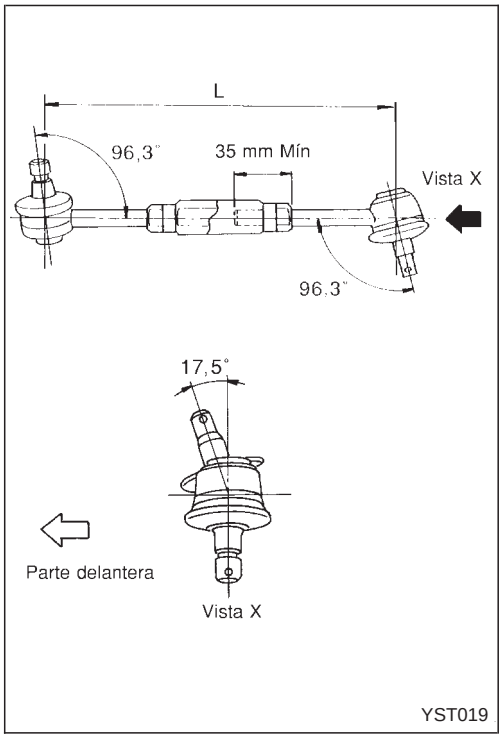


Desmontar el brazo de la dirección con la herramienta.



Desmontar la barra de acoplamiento desde el brazo de la mangueta con la herramienta.





Desarmado y armado

CONJUNTO DE BRAZO LOCO

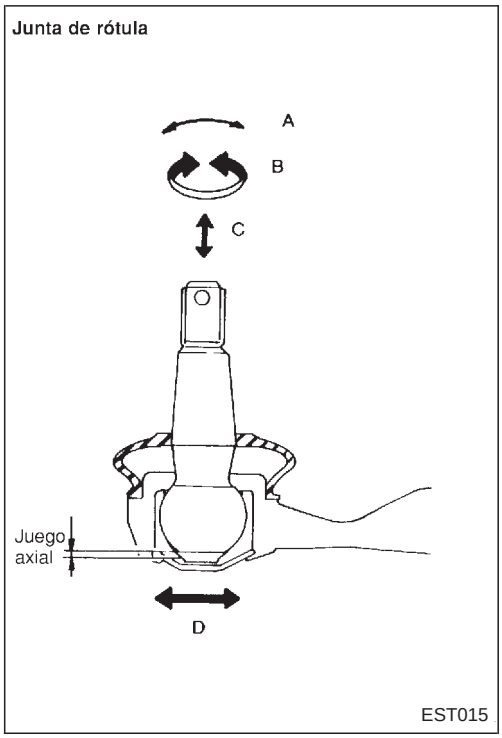
- Aplicar una capa de grasa multiuso al casquillo.
- Presionar el casquillo dentro del cuerpo de la polea loca, e insertar con cuidado el eje del soporte de la polea loca hasta que sobresalga el casquillo.
  Apretar la tuerca al par especificado.
  : 54 - 68 N·m (5,5 - 7,0 kg-m)

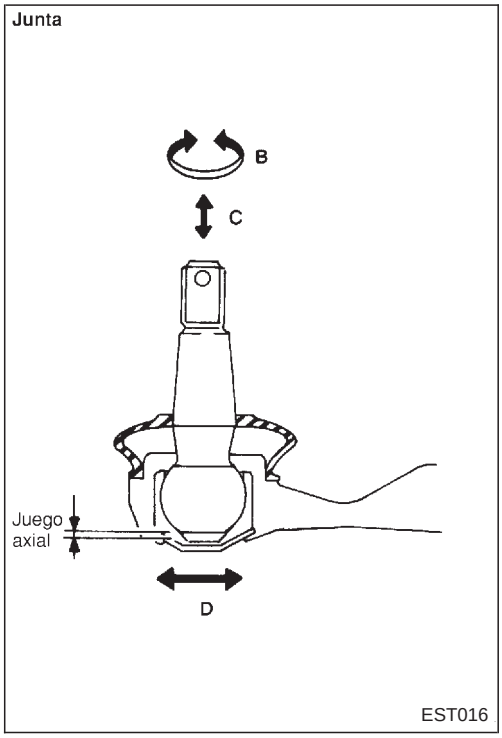
BARRA TRANSVERSAL Y BARRA DE ACOPLAMIENTO

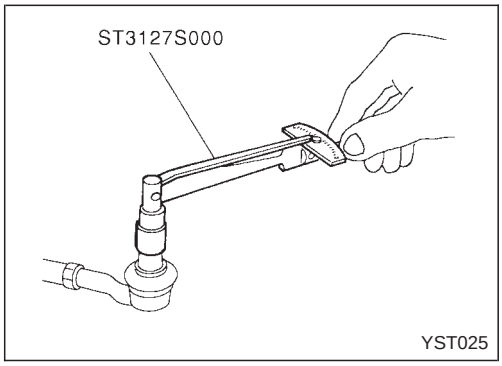
1. Si las juntas de rótula de la barra de acoplamiento y la barra de acoplamiento están separadas, ajustar la longitud de la barra de acoplamiento correctamente.
   El ajuste debería hacerse entre los centros de los espárragos de rótula.
   L: Estándar
   287 mm
2. Bloquear las tuercas de fijación de la barra de acoplamiento para que la junta de rótula del espárrago de rótula exterior esté como se muestra con respecto a la junta del espárrago de rótula interior.

PRECAUCIÓN:

Asegurarse de que las barras de acoplamiento entran dentro del tubo de la barra de acoplamiento más de 35 mm. Consultar la ilustración.







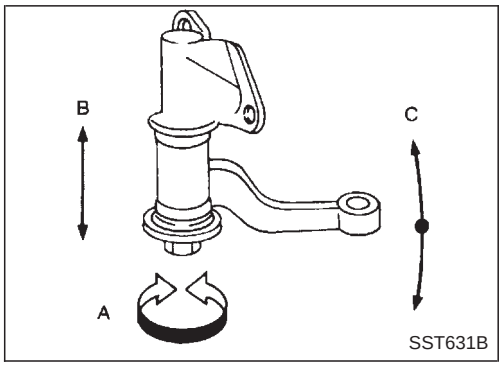
Inspección

JUNTA DE RÓTULA Y JUNTA GIRATORIA

1. Comprobar el juego de las juntas. Si el espárrago de rótula o giratorio está gastado y el juego axial es excesivo o la junta no cumple los valores especificados, sustituirlo como una unidad.
   Fuerza de giro (Punto de medición: orificio de la chaveta) ''A'':
   La junta de rótula debe rotar suavemente en todas las direcciones.
   Par de rotación ''B'': (ambas)
   0,5 - 5,0 N·m (0,05 - 0,51 kg-m)
   Juego axial ''C'': (ambas)
   0 - 0,2 mm
   Juego radial ''D'' (ambas)
   0 mm
2. Comprobar el estado de la cubierta guardapolvo. Si está excesivamente agrietado, sustituir la junta de rótula o giratoria como un conjunto.

- Comprobar par de rotación ''B''.

Inspección (Continuación)



CONJUNTO DE BRAZO LOCO

- Comprobar que el conjunto de brazo loco no esté estropeado, gastado y que el juego sea correcto; sustituirlo si fuera necesario.

  Fuerza de rotación ''A'':
  1 - 6 N·m (0,1 - 0,6 kg-m)
  Juego axial ''B'':
  0 m
  Deflexión ''C'' (cuando la carga se aplica al final del brazo):

Carga	N (kg)	1.569 (160)	3.923 (400)
Deflexión	mm		
Máx.		3	5,5
Mín.		0,7	1,0

- Lubricar el conjunto de brazo loco con la grasa multiuso recomendada.
  Al lubricar, consultar la sección MA.

BARRA TRANSVERSAL Y BARRA DE ACOPLAMIENTO

Comprobar que la barra de acoplamiento y la barra transversal no estén dañadas, dobladas o agrietadas, y sustituirlas si fuera necesario.

UBICACIÓN DE FIJACIÓN

- Comprobar que la ubicación de fijación (tuercas y chavetas) no esté suelta o dañada y que el juego sea correcto.
- Si así fuera, comprobar que la parte cónica de las juntas, el brazo de la dirección y el brazo loco no están desgastados.

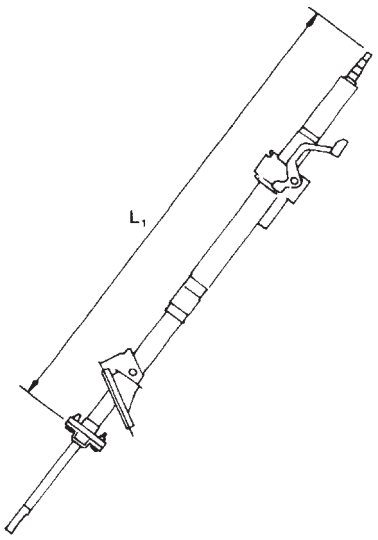
Especificaciones generales

Modelos	Todo
Tipo de mecanismo de la dirección	ZF 8054
Vueltas del volante (De tope a tope)	3,86
Relación total de la dirección	17,1 : 1
Tipo de columna de dirección	Inclinable, altura ajustable

Inspección y ajuste

VOLANTE Y COLUMNA DE DIRECCIÓN

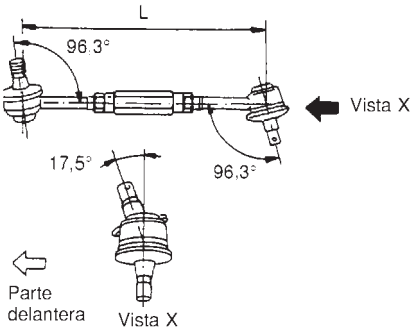
Modelo al que se aplica		AIRBAG
Juego axial del volante	mm	0
Juego del volante	mm	35 o menos
Longitud de la columna de dirección "L"	mm	830,5 - 832,7



EST018

MECANISMO Y VARILLAJE DE LA DIRECCIÓN

Junta de rótula y junta giratoria		
Par de rotación "B"	N·m (kg-m)	0,5 - 5,0 (0,05 - 0,51)
Juego axial "C"	mm	0 - 0,2
Juego radial "D"	mm	0
Longitud "L"	mm	287



SST583B

BOMBA DE ACEITE

Unidad: kPa (bar, kg/cm^2)

Motor	ZD30DDTi	TD27Ti
Marca	UNISIA	
Presión máx.	9.800 - 10.500 (98,0 - 105,0, 99,96 - 107,10)	8.800 - 9.200 (88 - 92, 89 - 93)